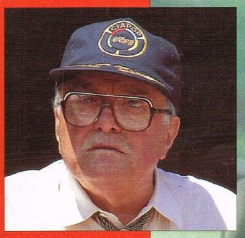
EL MITO

50

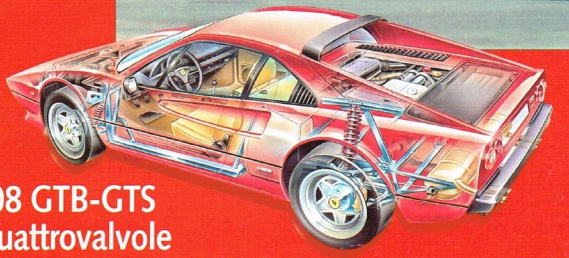
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

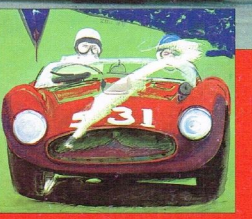


Chinetti: el Ferrari de América

126 C3: en 1983 una F1 súper tecnológica



308 GTB-GTS Quattrovalvole



Silvio Pasotti: un pincel rojo Corsa

9 789504 900344 10050 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 50

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en julio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

126 C3, tecnología ganadora

1983: es el primer vehículo de la Casa de Maranello que tiene el chasis construido con fibra de carbono. Su buena performance, junto con la intermedia C2/B, le permiten al Cavallino conquistar el Mundial de Constructores.

En 1983 fue introducido un reglamento de Fórmula 1 que obligaba a los constructores a realizar vehículos con el fondo plano. Para el nuevo campeonato, la Ferrari preparó una versión modificada de la 126 C2 del año anterior, denominada 126 C2/B. Aunque conservaba el mismo chasis de la C2, la C2/B tenía una carrocería con diseño completamente diferente, con los radiadores paralelos al chasis. También mostraba un gran alerón trasero de fibra de carbono, destinado a recuperar parte de la adherencia perdida con la introducción del fondo plano, y la desaparición de gran parte del efecto suelo.

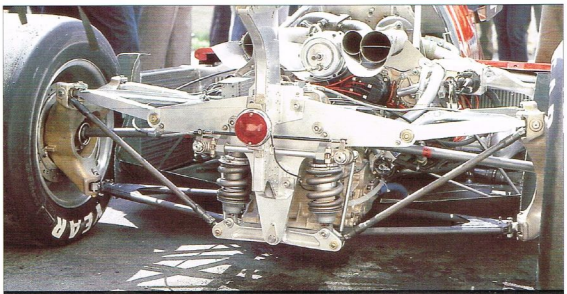
UNA VICTORIA PARA TAMBAY Y OTRA PARA ARNOUX

Junto con los tabiques laterales del alerón, aparecieron otros apéndices destinados a incrementar la carga aerodinámica. En manos de Arnoux y de Tambay, la 126 C2/B logró óptimos resultados, entre los que cabe destacar la victoria de Tambay en el GP de S. Marino y la de Arnoux en Canadá. El éxito de la C2/B atrasó la entrada en escena de la 126 C3, la Ferrari de Fórmula 1 de 1983 que, lista a fin de junio, debutó a mediados de julio en ocasión del GP de Inglaterra en Silverstone.

La Ferrari 126 C3 de Patrick Tambay: la foto evidencia la sofisticada aerodinámica, especialmente en los pontones laterales.

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 6 cilindros en V a 120°, diámetro por carrera 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, compresión 6,7:1
Distribución:	4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas-Ferrari o electrónica digital Weber Marelli; 2 turbos KKK
Potencia:	600 CV a 10.500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de material compuesto de fibra de carbono y Kevlar
Tracción:	trasera, caja transversal de 5 o 6 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF a láminas
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas, con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	del. 13", tras. 15", Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,13/2,11/1,025 m
Ejes:	del. 1,768 m, tras. 1,666 m
Capacidad tanque:	220 litros
Peso:	580 kilos
Unidades producidas:	4
Números de chasis:	de 066 a 069

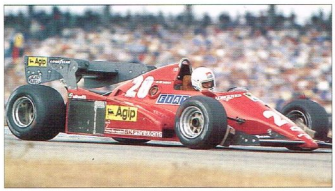


La 126 C3 tiene los amortiguadores inboard, detrás de la caja.

La 126 C3 (llamada 632 en la numeración interna de la Ferrari) estuvo a la altura de las expectativas, permitiéndole a Arnoux estar en la lucha por el Campeonato Mundial hasta la última carrera de la temporada.

ESTETICAMENTE ES MUY PARECIDA A LA 126 C2/B

En la clasificación final, Arnoux se ubicó tercero detrás del campeón Piquet y de Prost. Tambay fue cuarto,



Arnoux en el GP de Alemania de 1983: el francés se clasificó primero.

mientras que la Ferrari se adjudicó el Campeonato de Constructores delante de Renault y Brabham.

Estéticamente, la 126 C3 no era muy diferente de la 126 C2/B, para conservar la misma configuración aerodinámica. Pero se trataba de dos vehículos totalmente distintos. El chasis estaba realizado enteramente en fibra de carbono y Kevlar, sin utilizar aluminio, uno de los componentes principales del chasis de las C2. El de la 126 C3 estaba construido en dos partes, una superior y otra inferior, ajustadas y atornilladas entre sí. La trompa de la monoplaza era parte integrante del chasis, a diferencia de lo que pasaba en la C2/B, que tenía la nariz formada por una parte separada de carrocería. En el momento de la presentación, los pontones de la C3 estaban más atrás que los de la 126 C2/B. Después de las primeras pruebas en pista, volvieron a una posición similar a la del anterior modelo. Al final de los pontones, como en la C2/B, se podían notar unas alas superiores que se unían a los tabiques del alerón trasero.

Con respecto al motor seis cilindros turbo comprimido, fue muy importante el desarrollo de los sistemas de alimentación. En el encendido, que ya era de tipo electrónico, durante el año se comenzó a experimentar la alimentación con control electrónico digital realizada por Weber Marelli. El sistema estaba destinado a suplantar la ya obsoleta alimentación a inyección indirecta Lucas-Ferrari. Además, hizo su aparición el Emulsystem, un dispositivo que introducía partículas de agua en las cámaras de combustión para bajar la temperatura en el interior de las mismas durante la combustión. La potencia máxima se estima en unos 600 CV a 10.500 vueltas por minuto. El seis cilindros en V turbocomprimido tenía 1496,4 centímetros cúbicos.

El podio del GP de Canadá: primero Arnoux, tercero Tambay.

MAS COMPETITIVA EN LOS CIRCUITOS LENTOS

La caja era de tipo transversal, y habían desaparecido las exigencias de reducir las dimensiones laterales de la transmisión para dejar lugar a los conductos de aire por debajo de la monoplaza.

La 126 C3 demostró ser más maniobrable que la anterior C2/B. Lamentablemente para la Ferrari, en 1983 Goodyear

LOS RESULTADOS DE LA 126 C2/B

1983

GP EE.UU, *marzo13*	*5° Tambay*
GP EE.UU. Oeste, *marzo 27*	*3° Arnoux*
GP Francia, *abril 17*	*4° Tambay*
GP San Marino, *mayo 1°*	*1° Tambay, 3° Arnoux*
GP Mónaco, *mayo 12*	*4° Tambay*
GP Bélgica, *mayo 22*	*2° Tambay*
GP Canadá, *junio 12*	*1° Arnoux, 3° Tambay*

LOS RESULTADOS DE LA 126 C3

1983

GP Inglaterra, *julio 16*	*3° Tambay, 5° Arnoux*
GP Alemania, *agosto 7*	*1° Arnoux*
GP Austria, *agosto 14*	*2° Arnoux*
GP Holanda, *agosto 28*	*1° Arnoux, 2° Tambay*
GP Italia, *septiembre 11*	*2° Arnoux, 4° Tambay*

El francés Arnoux en el Gran Premio de Brasil 1983.

René Arnoux, a la izquierda, en el habitáculo de la 126 C3 que lo llevó cerca del título.

se quedó atrás con respecto a Michelin en el desarrollo de los neumáticos (especialmente los de carrera) y esto no favoreció a Arnoux y Tambay. Generalmente, la 126 C3 se comportaba mejor en los circuitos lentos que en aquellos más veloces. En el debut de Silverstone la monoplaza se ubicó tercera con Tambay y quinta con Arnoux. En Hockenheim, en el GP de Alemania, Arnoux ganó, pero Tambay debió abandonar por la rotura del motor.

LAS 126 C3 LARGAN EN PRIMERA FILA

En Austria, como en las dos carreras anteriores, ambas Ferrari largaron desde la primera fila. Pero ganó Prost, con Arnoux segundo y Tambay volvió a abandonar. Arnoux y Tambay realizaron un doblete en Zandvoort, en el GP de Holanda. Luego, en Monza, Arnoux fue otra vez segundo detrás de Piquet, con Tambay cuarto.

UN FINAL DE TEMPORADA DOMINADO POR LA MALA SUERTE

La arremetida de Arnoux hacia el tope de la clasificación mundial se interrumpió en el GP de Europa en Brands Hatch, en el que se ubicó apenas noveno después de un trompo debido a problemas con las cubiertas. Tambay, una vez, se había retirado. Arnoux se presentó en la largada del GP de Sudáfrica, última cita del campeonato, con la posibilidad matemática de ganar el título. Lamentablemente, el retiro en la décima vuelta interrumpió antes de tiempo una carrera que, de todos modos, lo había visto alejado de los Brabham y del Renault de Prost. La misma suerte le tocó a Tambay en la carrera final de la 126 C3, a esa altura ya lista para entregarle la posta a su heredera, la Ferrari 126 C4.

LA PRIMERA FERRARI CON CHASIS DE FIBRA DE CARBONO

Para una Ferrari, la novedad más importante introducida por la 126 C3 fue el uso de un chasis enteramente realizado en fibra de carbono y Kevlar, según una técnica introducida en Fórmula 1 por McLaren en 1981. Hasta ese año incluido, la Ferrari utilizó chasis de jaula de caños con hojas de aluminio pegadas y remachadas sobre el mismo. La llegada de Harvey Postlethwaite llevó, en 1982, a la construcción del chasis con materiales compuestos, con el uso de fibra de carbono y Kevlar. En la 126 C2/B se combinaron con paneles de aluminio. El progreso efectuado con la 126 C3 fue notable, y el auto resultó inmediatamente más fácil de manejar y más preciso en su desempeño. Esto se consiguió gracias a la mayor rigidez del chasis, garantizada por la utilización exclusiva de materiales compuestos.

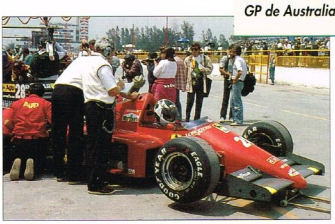
1986, Fórmula consumo

Contra el enorme poder de los Williams-Honda, Johansson y Alboreto son impotentes. Es el año de la reducción a 195 litros de la capacidad de los tanques de las monoplazas.

1986: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

***GP de San Marino**, 27 de abril*	*4° Johansson*
***GP de Bélgica**, 25 de mayo*	*3° Johansson, 4° Alboreto*
***GP de EE.UU.**, 23 de junio*	*4° Alboreto*
***GP de Hungría**, 10 de agosto*	*4° Johansson*
***GP de Austria**, 17 de agosto*	*2° Alboreto, 3° Johansson*
***GP de Italia**, 7 de septiembre*	*3° Johansson*
***GP de Portugal**, 21 de septiembre*	*5° Alboreto, 6° Johansson*
***GP de Australia**, 26 de octubre*	*3° Johansson*

En 1986, Alain Prost se volvió a coronar campeón del mundo en el último GP de la temporada en Australia. El francés de McLaren superó con lo justo a Mansell y Piquet, sus rivales al volante de los Williams-Honda. Para la Ferrari, que utilizó la poco competitiva F1 86, fue una temporada para el olvido, en la que no logró ni siquiera una victoria. Johansson se ubicó quinto y Alboreto apenas octavo en la clasificación final. En la tabla reservada a los constructores, la Ferrari terminó cuarta, superada



Stefan Johansson en Ciudad de México en 1986.

netamente por Williams, McLaren y Lotus. En 1986 el reglamento impuso la utilización de tanques con una capacidad máxima de 195 litros. Antes de que el campeonato comenzara, Frank Williams fue víctima de un accidente de tránsito que lo dejó paralítico. En Jacarepaguá, en el GP de Brasil, Piquet ganó en el debut con Williams-Honda, precediendo a Senna y Laffite.

LAS CARRERAS SE DISPUTAN HASTA LA ULTIMA GOTA DE NAFTA

El siguiente GP de España, en la nueva pista de Jerez, fue teatro de un emotivo duelo final ganado por Senna sobre Mansell con un margen de

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Prost	McLaren-TAG Porsche	72	4 (RSM, MC, AU, AUS)
Mansell	Williams-Honda	70	5 (B, CND, F, GB, P)
Piquet	Williams-Honda	69	4 (BR, A, HU, I)
Senna	Lotus-Renault	55	2 (E, EE.UU.)
Johansson	Ferrari	23	
Rosberg	McLaren-TAG Porsche	22	
Berger	Benetton-BMW	17	1 (MEX)
Alboreto	Ferrari	14	
Arnoux	Ligier-Renault	14	
Laffite	Ligier-Renault	14	
Brundle	Tyrrell-Renault	8	
Jones	Lola-Hart	4	
Dumfries	Lotus-Renault	3	
Streiff	Tyrrell-Renault	3	
Fabi	Benetton-BMW	2	
Patrese	Brabham-BMW	2	
Tambay	Lola-Hart	2	
Alliot	Ligier-Renault	1	
Danner	Arrows-BMW	1	

1986: ARGENTINA MUNDIAL

Política: *En Suecia, asesinan al primer ministro O. Palme. En las Filipinas, fuga del dictador Ferdinand Marcos. La tensión entre Libia y los Estados Unidos, que la acusan de financiar el terrorismo internacional, culmina en los enfrentamientos aeronavales del golfo de Sirte y en el bombardeo sobre Trípoli y Bengasi. Fracasa un ataque libio con misiles contra Lampedusa.* ***Tragedias:*** *Estalla en vuelo la nave espacial Challenger con siete personas a bordo. En la Unión Soviética ocurre el grave accidente de Chernobyl, a causa de la explosión de un reactor en la central nuclear local.* ***Tecnología:*** *En los Estados Unidos surge la empresa Microsoft, productora de software.* ***Deporte:*** *Argentina gana el Mundial de Fútbol en México. Peugeot se adjudica el título mundial de Rally con el 205 Turbo 1.6 Grupo B.*

GP de España 1986: ambas Ferrari en carrera.

Stefan Johansson, arriba, al final de la temporada será quinto en el Mundial. Michele Alboreto, a la derecha, terminará apenas octavo.

apenas 14 milésimas de segundo. Tercero fue Prost.

Llegando a la meta con la última gota de carburante, Prost ganó en Imola el Gran Premio de San Marino delante de Piquet, Berger y Johansson.

En el Gran Premio de Mónaco, Alain Prost terminó primero por tercera vez consecutiva, delante de Rosberg, Senna y Mansell. Pocos días después, en el circuito de Le Castellet, Elio De Angelis perdió la vida mientras desarrollaba algunas pruebas.

En el GP de Bélgica, en Spa-Francorchamps, Mansell venció a Senna. La Ferrari se consoló con el tercer lugar de Johansson y el cuarto de Alboreto. Mansell repitió en el GP de Canadá en Montreal, precediendo a Prost y Piquet.

PARA EL CAVALLINO, MUCHAS UBICACIONES CON PUNTAJE

En un circuito difícil como el de Detroit, en el GP de los Estados Unidos, logró ganar Senna, quien precedió sobre la meta a Laffite, Prost, Alboreto y Mansell. La pista de Le Castellet fue acortada después del accidente de De Angelis. En el nuevo trazado, Mansell se impuso en el GP de Francia delante de Prost y Piquet. También en el GP de Inglaterra en Brands Hatch ganó Mansell, quien precedió a su compañero Piquet y a Prost. En la largada, Laffite fue víctima de un accidente que le costó la fractura de las piernas y le puso punto final a su carrera en Fórmula 1. En Hockenheim, en el GP de Alemania, el dominio de Williams se confirmó, esta vez con Piquet primero delante de Senna y Mansell. Rosberg y Prost se clasificaron quinto y sexto luego de haberse quedado ambos sin combustible.

En el primer GP de Hungría, disputado en el Hungaroring de Budapest, Piquet ganó luego de superar de manera espectacular a Senna. Mansell se ubicó tercero y Johansson cuarto con la Ferrari. En Austria, en Zeltweg, ganó Prost, que les sacó una vuelta a todos. Segundo fue Alboreto delante del otro ferrarista Johansson. En Monza, en el GP de Italia, Piquet y Mansell, al cual se le había desprendido un cinturón de seguridad, lograron un doblete para Williams, con Johansson tercero. En el GP de Portugal, disputado en Estoril, Mansell dominó, venciendo a Prost y Piquet. Alboreto y Johansson fueron quinto y sexto, respectivamente. En Ciudad de México se registró la primera victoria de Berger, ayudado por el excelente rendimiento de los neumáticos Pirelli, con Prost segundo delante de Senna, Piquet y Mansell. En el GP de Australia, Mansell, Piquet y Prost todavía tenían la posibilidad de coronarse campeón.

Michele Alboreto en los boxes del GP de Mónaco de 1986.

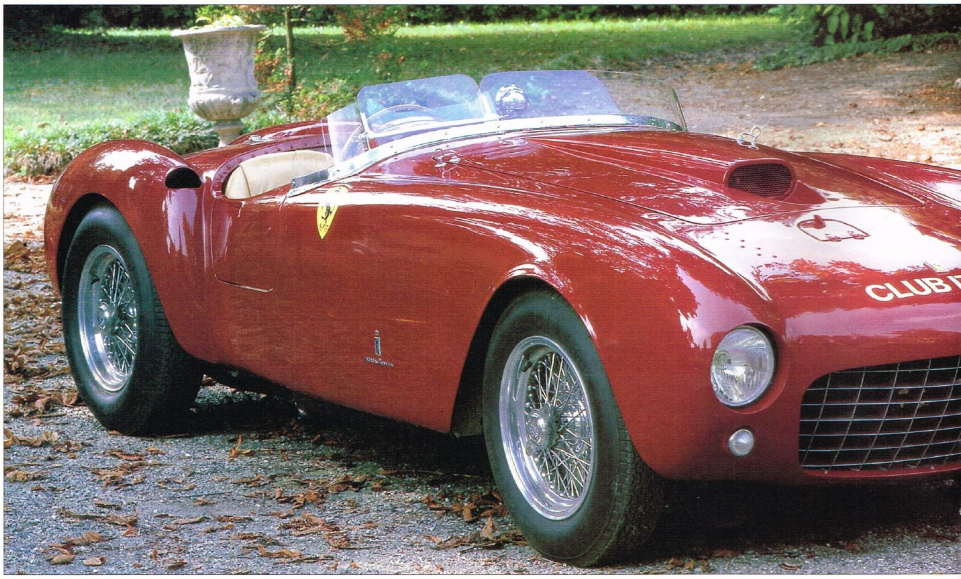
PARA JOHANSSON, TERCER LUGAR EN EL ULTIMO GP DEL AÑO

Mansell, que parecía encaminado hacia la conquista del Mundial, vio cómo el estallido de un neumático le birlaba su chance. Así, inesperadamente, Prost tuvo vía libre y, con el éxito en el GP, se coronó campeón del mundo. Segundo fue Piquet delante de la Ferrari de Johansson.

LAS SPORT

375 MM, una biplaza para caballeros pilotos

1953: con 340 caballos bajo el capot, fue el vehículo del Cavallino Rampante que se adjudicó el primer campeonato del mundo reservado a las sport. La carrocería, diseñada por Pinin Farina, era enteramente de aluminio.



La Ferrari 375 MM se distinguía por guardabarros delanteros salientes, en los cuales estaban empotrados los faros.

Había nacido para las competiciones, pero Pinin Farina le diseñó unos "vestidos" demasiado lindos. Y así las 375 MM se volvieron los autos preferidos por los pilotos privados (en cuyas manos cosecharon éxitos aún mayores que los de la Escudería), pero también las favoritas de los clientes más deportivos de la Ferrari, los que amaban las sensaciones "fuertes" también en el uso diario.

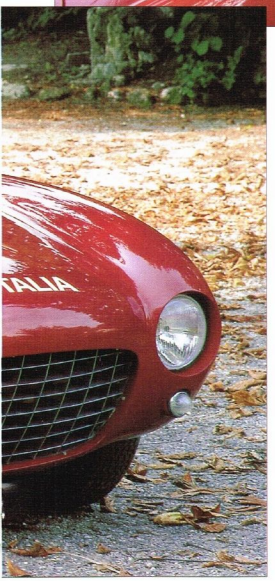
SE LA PENSO COMO UNA VERSION POTENCIADA DE LA 340

El mismo destino que les iba a tocar, unos treinta años después, a la F40 y a su prima menor de Chivasso, la Lancia Delta Integral.

Al principio, la 375 MM sólo debía ser una versión más potente y veloz de la 340 MM, utilizada por la Escudería Ferrari en los circuitos, en los cuales contaban más los caballos que

1953/54: LOS RESULTADOS DE LA 375 MM

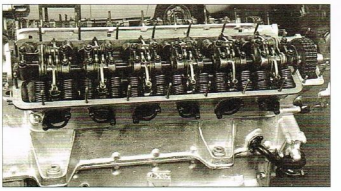
Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
24 Horas Francorchamps	*25/7/53*	*Hawthorn/Farina*	*1°*
GP Senigallia	*9/8/53*	*P. Marzotto*	*1°*
12 Horas Pescara	*16/8/53*	*Hawthorn/Maglioli*	*1°*
1000 Km Nürburgring	*30/8/53*	*Ascari/Farina*	*1°*
Carrera Panamericana México	*11/53*	*Mancini/Serena*	*4°*
		Maglioli/Ricci/ Cornacchia	*6°*
		Stagnoli/Scotuzzi	*accidente*
12 Horas Casablanca	*20/12/53*	*Farina/Scotti*	*1°*
1000 Km Buenos Aires	*24/1/54*	*Maglioli/Farina*	*1°*
GP Florida	*29/1/54*	*J. Kimberly*	*1°*
		W. Spear	*2°*
GP Agadir	*28/2/54*	*P. Scotti*	*3°*
2 Horas Dakar	*7/3/54*	*P. Scotti*	*1°*
Giro di Toscana	*11/4/54*	*P. Scotti*	*1°*
12 Horas Reims	*4/7/54*	*Gregory/Biondetti*	*4°*
Carrera Panamericana México	*11/54*	*Chinetti/Shakespeare*	*4°*



la agilidad. Por esta razón el motor de 4,5 litros (utilizado en 1952 por la monoplaza conducida por Alberto Ascari en las 500 Millas de Indianápolis) había sido montado sobre una berlinetta con el chasis con un paso particularmente largo, nada menos que 2,6 metros, presentada por primera vez en las 24 Horas de Le Mans en junio de 1953. El potentísimo V12 era una auténtica joya, cuidado hasta en los mínimos detalles. Por ejemplo, las bielas estaban realizadas a partir de un bloque, y no forjadas como en las otras Ferrari de competición. El vehículo debió abandonar a pocas horas del final de la prueba, pero había demostrado sus dotes. Rápidamente fueron alistados otros dos ejemplares, justo a tiempo para las 24 Horas de Spa-Francorchamps. Uno de ellos ganó la carrera, conducido por Hawthorn y Farina. El resto de la temporada fue dominado por estos autos: entre otras, es memorable la victoria de Ascari en la primera edición de los 1000 Km de Nürburgring, que se desarrolló a fines de agosto de ese año.

Pero no se trataba todavía de verdaderas 375 MM. Estas berlinettas de 4,5 litros eran fundamentalmente una evolución de las 340, excepto por el motor ex Fórmula 1. Para muchos historiadores, sin embargo, estos tres autos ya serían, en rigor de verdad, unas 375 MM. Lo demuestra el hecho de que el piloto amateur G. Mario Ricci había adquirido para la Carrera Panamericana de 1953 dos de los tres autos con motor de 4,5 litros.

El lugar del pasajero estaba cubierto para mejorar la aerodinámica.



Un árbol de levas del motor de la 375 MM.

EL MUNDIAL SPORT PARA LAS FERRARI

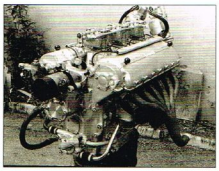
Sus vehículos fueron los protagonistas de la prueba: la de Mancini y Serena, con su cuar-

Una 375 MM corriendo en una conmemoración histórica de las Mil Millas.

FICHA TECNICA

Motor: delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 84 x 68 mm, cilindrada 4522 cm³	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCF cuádruple cuerpo
Encendido:	mono, dos distribuidores
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 velocidades + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani
Dimensiones:	paso: 2,60 metros, peso: 900 kilos
Unidades producidas:	24 en 1953/54

Números de chasis: 0318/AM, 0320/AM, 0322/AM, 0358/AM, 0368/AM, 0380/AM, 0416/AM, 0472/AM, 0490/AM, 0512/AM (berlinette Pininfarina); 0360/AM, 0362/AM, 0364/AM, 0366/AM, 0370/AM, 0372/AM, 0374/AM, 0376/AM, 0378/AM, 0382/AM, 0384/AM, 0400/AM, 0402/AM, 0412/AM, 0450/AM, 0460/AM (spider Pininfarina); 0456/AM (coupé Pininfarina); 0488/AM (cabriolet especial Pininfarina); 0476/AM (coupé Ghia); 0286/AM (spider Vignale)



El motor de la 365 MM disponía de 340 caballos. Abajo, la tapa del tanque.

to lugar absoluto, conquistó el puñado de puntos decisivo para llevarle a Ferrari la primera edición del Campeonato Mundial para autos Sport, inaugurado justamente en 1953. En la misma prueba, en cambio, un auto similar fue destruido (en un espantoso "vuelo" a más de 200 Km/h) por Maglioli: era la que se consideraba la primera 375 MM, porque su carrocería anticipaba las formas de las berlinettas Pinin Farina realizadas en pequeña serie al año siguiente.

Cuando comenzó la producción fue adoptado un motor diferente del de 1953. Esta vez derivaba de las 340, con cilindrada aumentada hasta 4522 centímetros cúbicos gracias a un incremento del diámetro hasta los 84 mm. Otras modificaciones se hicieron en la suspensión trasera, equipada con dobles amortiguadores Houdaille a palanca para controlar los movimientos del puente rígido. Pero la verdadera novedad eran las dos carrocerías diseñadas por Pinin Farina (y luego realizadas, como siempre, por Scaglietti).

PRODUCIDA EN DOS VERSIONES: BERLINETTA Y SPIDER

Una era del tipo berlinetta cerrada, con un largo frente que terminaba con una "boca" oval hacia abajo, y dos grandes faros circulares empotrados en la extremidad de los guardabarros. Tenía, en cambio, una cola corta y redondeada, que se ensanchaba a la altura de los guardabarros.

La otra versión era de tipo "spider competición" abierta, con la parte delantera muy parecida a la de la berlinetta y la cola más esbelta gracias a los guardabarros muy pronunciados. Ambas podían ser reconocidas por el capot, dotado de una vistosa toma de aire, necesaria para dejar espacio a los conos de los tres carburadores Weber 40 (a pedido, también se instalaban 42).

Dos spiders debutaron en carrera en los últimos días de 1953 con los colores oficiales de la Escudería Ferrari, en las 12 Horas de Casablanca. Estaban asignadas a las tripulaciones Ascari-D'Oliveira y Farina-Scotti. La primera fue destruida en las pruebas y Ascari debió

El clásico volante de aluminio con aro de madera y el Cavallino Rampante en el centro.

LOS RECUERDOS DE QUIENES LA MANEJARON EN CARRERA

Además de haber adquirido, para la Carrera Panamericana, dos de las berlinettas 4,5 litros utilizadas por la Escudería Ferrari en 1953, G. Mario Ricci participó personalmente en la carrera, junto a su amigo Franco Cornacchia. Este le cedió, muy deportivamente, el volante a Umberto Maglioli para que terminara la competencia, pero los esfuerzos del piloto italiano fueron inútiles: la Ferrari 375 MM de Maglioli-Ricci llegó sexta. Aquí está el recuerdo de esa experiencia en las palabras del propio Ricci: "El 23 de noviembre de 1953 mi Ferrari 375 MM, conducida magistralmente por Umberto Maglioli y conmigo a su lado, gana la etapa Chihuahua-Ciudad Juárez de la IV Carrera Panamericana (la más famosa de las cinco disputadas) con un promedio de 222,59 Km/h, promedio nunca más alcanzado en el curso de una carrera en ruta. Y pasaron nada menos que 43 años, un récord digno del Guinness. La otra Ferrari, también de mi propiedad, con la tripulación Mancini-Serena, se clasifica en el cuarto lugar absoluto, asegurándole a la Ferrari tres puntos del primer Campeonato Mundial Sport de Constructores que le permitieron a la Casa de Maranello lograr el título delante de Jaguar. En 1964 –11 años después– estas Ferrari entraron también en las historietas de aventuras de Michel Vaillant".

La línea de la Ferrari 375 MM está dominada por un capot largo e imponente y por una parte trasera corta y trunca.

correr con otro auto. Farina y Scotti aprovecharon la potencia y la confiabilidad de la 375 MM, conquistando sin problemas la victoria. Un mes después, el mismo auto, en manos de Nino Farina (en pareja con Umberto Maglioli), se adjudicó también los 1000 Km de Buenos Aires, primera prueba del Campeonato Mundial Sport 1954.

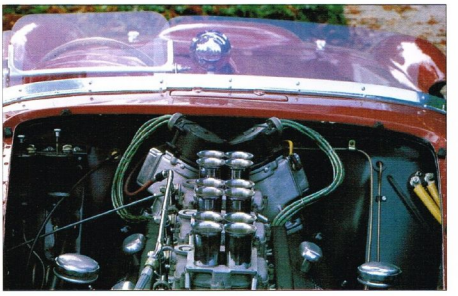
En esta ocasión, otra 375 MM, la de la tripulación privada Ibáñez-Janices, quedó destruida en un accidente: Janices mantenía firmemente el comando de la carrera hasta que el auto, lanzado a toda velocidad, comenzó a patinar saltando la división que separaba los carriles de la larga recta (que se recorría en los dos sentidos de marcha), para detenerse sólo después de volcar y arrastrarse sobre el asfalto.

Increíble: el piloto salió ileso, y tampoco se accidentaron otros competidores.

Arriba, una toma de aire en el guardabarros trasero. Abajo, el alojamiento del motor.

1954: EL MISMO DIA CORREN EN DAKAR Y EN SEBRING

Después de la carrera argentina, la temporada 1954 estuvo iluminada por una serie de éxitos "firmados" por las 375 MM, tanto de la Escudería Ferrari como de los numerosos pilotos privados que se habían asegurado la producción de estos formidables autos. Así ocurrió que el mismo día entraran en la pista en Dákar (ganando la carrera con Piero Scotti) y en Sebring (donde los resultados obtenidos por los estadounidenses Spear y Cunningham fueron menos brillantes). En carreras famosas como las Mil Millas y las 24 Horas de Le Mans, hubo muchas unidades inscriptas, desencadenando el entusiasmo del público con sus duelos "en familia". La Escudería Ferrari, en un determinado momento, concentró sus esfuerzos en las nuevas, veloces y livianas cuatro cilindros, pero la fama de las 375 MM no sufrió por eso. Al final de la su vida competitiva, muchas de ellas siguieron siendo utilizadas con gran satisfacción por los propietarios como autos "normales". Realmente eran otros tiempos...



308 GTB-GTS Quattrovalvole, aceleración de fuego

1982: hacia fin de año, las 308 son equipadas con el motor ocho cilindros y 32 válvulas de 240 caballos, ya utilizado desde el verano en la Mondial 8.

La Ferrari 308 Quattrovalvole en versión GTS con techo desmontable, a la izquierda, y abajo en la versión berlinetta GTB.

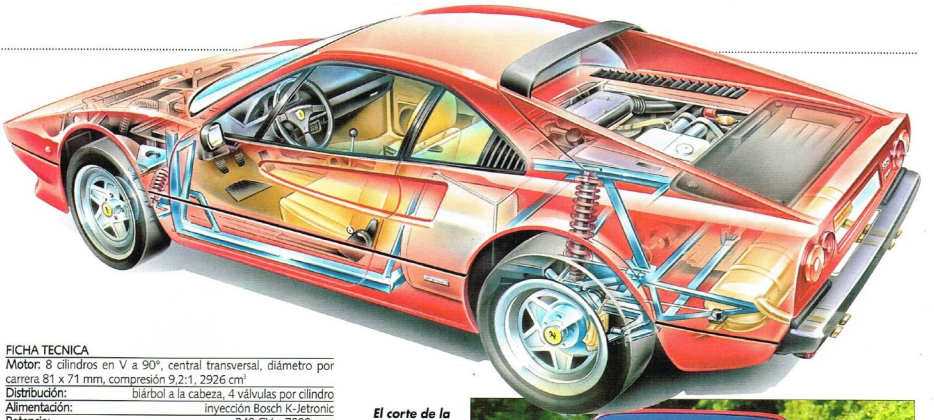
Es la 308 más "picante". Su secreto está en el nombre: se llama 308 Quattrovalvole. A fines de 1982 la Casa de Maranello decide mejorar un modelo que ya se había revelado ganador: la 308. Anteriormente, en 1980, de la alimentación con carburadores se había pasado a la inyección (Bosch K-Jetronic), pero ahora la tapa es completamente rediseñada, para hospedar cuatro válvulas para cada uno de los ocho cilindros, en lugar de las convencionales dos válvulas. La ganancia se expresó en términos de aceleración: la 308 Quattrovalvole, disponible tanto en versión cerrada GTB cuanto en versión con techo desmontable GTS, disponía de un "pique" decididamente de alto nivel.

La 308 4V se distingue por la gráfica en la cola.

AUMENTA EL TORQUE, SE RETOCA LA CAJA

La aceleración más vivaz se explica por el aumento del torque y por un apropiado retoque en las relaciones internas de la caja. El incremento así obtenido en el "pique", sin embargo, se pagaba con la pérdida de velocidad máxima. Pero una pérdida no muy grave, ya que se alcanzaban los 250 kilómetros horarios.

Con respecto al motor, algunas leves modificaciones acompañan la adopción de las cuatro válvulas por cilindro. La



FICHA TECNICA

Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, compresión 9,2:1. 2926 cm³	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic
Potencia:	240 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería dos puertas dos lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos con servofreno
Dirección:	cremallera
Paso:	2,34 m
Ejes:	del. 1,46 m, tras. 1,46 m
Tanque:	80 litros
Peso:	1275 kilos GTB, 1286 kilos GTS
Velocidad:	más de 250 Km/h
Producción:	1982-1985
Unidades producidas:	748 GTB, 3042 GTS

El corte de la 308 GTB Quattrovalvole muestra una mecánica sencilla y experimentada.

compresión, por ejemplo, aumenta de 8,8:1 a 9,2:1.

EL MOTOR SE ADECUA A LAS NORMAS ANTIPOLUCION DE EE. UU.

La potencia sube a 240 CV, de los 214 de la 308 a inyección. Está equipada con el catalizador requerido por las leyes estadounidenses a partir de 1978. Era menos potente que la 308 originaria, con carburadores, que disponía de 250 caballos pero no debía responder a las restrictivas normas antipolución en vigor en los Estados Unidos desde fines de los años setenta. Además, gracias a las cuatro válvulas por cilindro, con respecto a las precedentes 308, la Quattrovalvole expresa su potencia a un régimen inferior: 7000 vueltas/minuto contra 7700 vueltas/minuto. Idéntica a nivel estético a las 308 anteriores, la Quattrovalvole tiene la ventaja de un peso reducido: 1275 kilos para la GTB y 1286 para la GTS, contra los 1320 y 1380 de las GTB y GTS con carburadores y a inyección, respectivamente.

DIFERENTES NEUMATICOS Y MENOS RUIDO

También los neumáticos son mejorados: se usan los Michelin 220-55 VR 390 TRX de perfil bajo. Las 308 Quattrovalvole no sólo tienen más aceleración, sino que son también menos ruidosas y más elegantes.

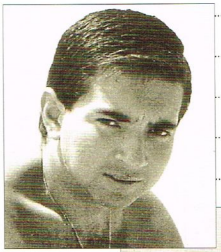
LAS GTS GUSTABAN MAS

Con respecto a la 308, se verificó una tendencia de mercado poco usual: las versiones GTS, con el techo desmontable, gustaban más. Contra las 2897 GTB con carburadores, están las 3219 GTS. Contra las 494 GTBi a inyección, se produjeron y vendieron 1743 GTSi. Y, finalmente, contra las 748 GTB Quattrovalvole se produjeron 3042 GTS Quattrovalvole. Todas las carrocerías fueron producidas en la empresa Scaglietti de Módena.

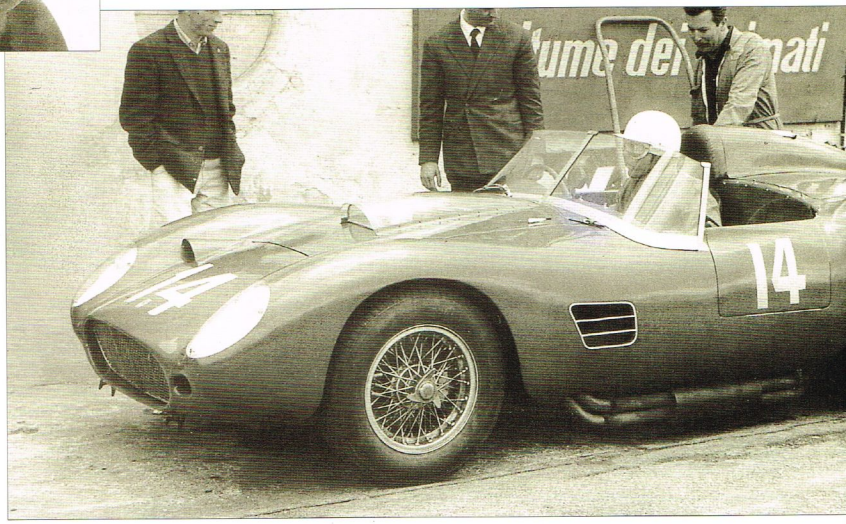
No se ahorraba cuero Connolly en las 308 Quattrovalvole GTB y GTS.

LOS PILOTOS

Ricardo Rodríguez, el mexicano malogrado



Hermano del famoso Pedro, muere a los 21 años luego de una brevísima pero brillante carrera. En 1962 corre con las monoplazas Ferrari en Fórmula 1.



A la derecha, Ricardo Rodriguez, con su inconfundible casco blanco, al volante de una Ferrari Testa Rossa.

Una vida brevísima –escasos veintiún años– transcurrida con la velocidad y la agitación frenética de un Gran Premio.

A LOS 15 AÑOS TIENE SU PRIMERA VICTORIA SOBRE UN PORSCHE

En apenas tres temporadas, Ricardo Rodríguez tuvo tiempo de dejar entrever las dotes que poseía y que habrían podido hacer de él todo un campeón.

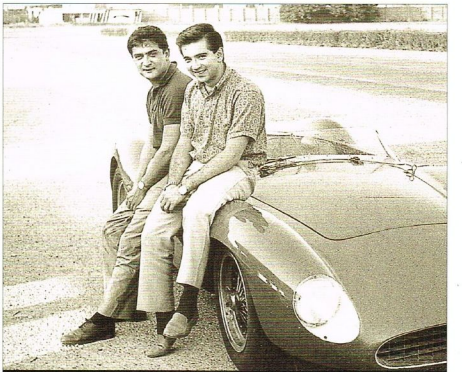
Nacido en Ciudad de México el 14 de febrero de 1942, a los 12 años corre con motos (como había hecho su hermano Pedro, nacido dos años antes), a los catorce gana el campeonato nacional de la clase 125 cm³ y busca correr en autos. Por la edad, la actividad internacional le está prohibida por los reglamentos. Pero México, en algunos aspectos, parece pertenecer a otro planeta, y Ricardo conduce un gran sedán Opel, aprendiendo todos los secretos del manejo, incluyendo las acrobacias. A los quince años debuta con un Osca 1500 y algunos meses más tarde logra con un Porsche su primer triunfo, en Torreón. A los dieciséis años es campeón mexicano. El 26 de marzo de 1960, con 18 años recién cumplidos, debuta nada menos que en las 12 Horas de Sebring.

LOS DOS HERMANOS CORREN PARA CHINETTI EN SEBRING

Pedro y Ricardo corren una Ferrari 196 S de la NART (la escudería de Luigi Chinetti, para la cual Pedro corre des-

LA CARRERA DE RICARDO RODRIGUEZ

Ricardo Rodríguez (Ciudad de México, 14 de febrero de 1942 - 1º de noviembre de 1962) corrió a nivel internacional apenas tres años, lamentablemente los últimos de su joven vida. La Fórmula 1 lo vio largar en 5 grandes premios del Mundial (Italia 1961, Holanda, Bélgica, Alemania e Italia 1962), con el balance de un 4º, un 6º y un 14º lugar, más dos retiros. En la clasificación del Campeonato Mundial de F1 de 1962 (año en el que obtuvo también un segundo puesto en el GP de Pau, no titulado) se ubicó duodécimo. Mucho más brillantes fueron sus resultados con vehículos de ruedas cubiertas. Entre todas, sobresale la victoria en la Targa Florio 1962 (con Gendebien y Mairesse) que contribuyó al triunfo de la Ferrari en el Campeonato Internacional de Constructores GT y en el Trofeo Internacional Prototipos GT. Sus demás victorias las obtuvo en el Nassau Governor's Trophy 1960 y en los 1000 Km de París, tanto en 1961 como en 1962.



Rodríguez y un amigo sentados sobre una Ferrari 500 Mondial.

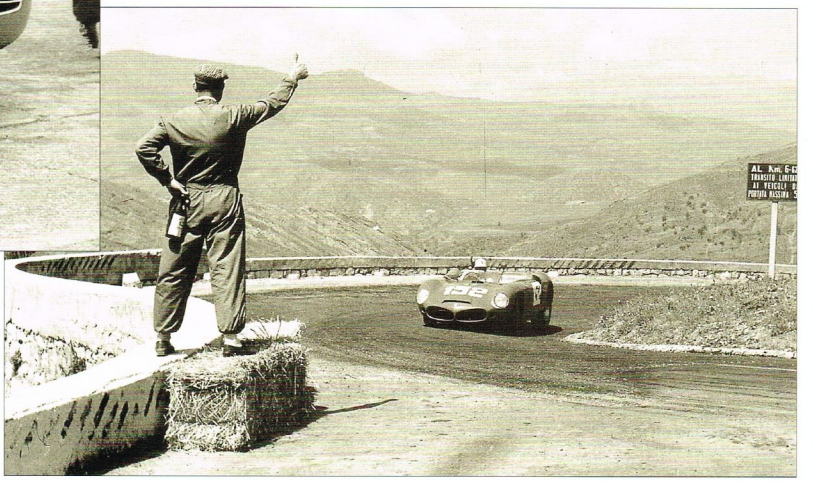
de 1958), pero deben abandonar por la rotura del embrague.

LA TARGA FLORIO Y LAS 24 HORAS DE LE MANS

Los dos se desquitan en la Targa Florio donde, a pesar de varias salidas de pista, se clasifican en el séptimo lugar. Nuevamente deben abandonar en los 1000 Km del Nürburgring, y llegan las 24 Horas de Le Mans.

SE LE ABREN LAS PUERTAS DE LA FERRARI

Aquí los hermanos se separan: Pedro corre con una TRI 60 oficial junto a Scarfiotti, mientras que Ricardo forma pareja con André Pilette con una TR 59 y, en la meta, es segundo absoluto. Luego, en diciembre,



Rodríguez en la Targa Florio de 1962 que corrió con la Ferrari en pareja con Polizzi.

LOS PILOTOS

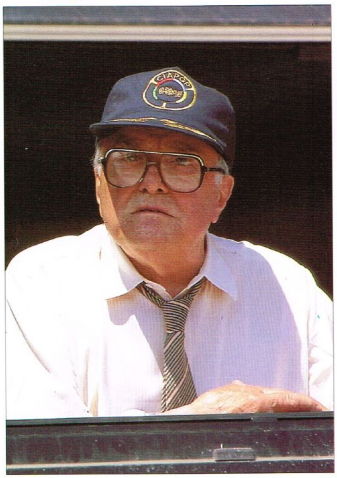
Luigi Chinetti, tres veces rey de Le Mans

Importador de las Ferrari en América, fundador de la NART, fue también un corredor muy valioso. En 1949 triunfó en las 24 Horas más famosas con una Sport del Cavallino.

es finalmente primero, en el Governor's Trophy, en Nassau. Ricardo comienza 1961 decidido a estar entre los mejores. Con su hermano forma una tripulación muy armónica y ya lista para los máximos logros. Siempre con las Ferrari de la NART ambos son terceros en Sebring y segundos en Nürburgring, se retiran en Le Mans y triunfan en Montlhéry, en los 1000 Km de París. Entre tanto, para el menor de los Rodríguez había llegado el debut en F1. La Ferrari quiere ver cómo se desempeña Ricardo con las monoplazas y lo inscribe con una 156 en el GP de Italia.

En Monza, en las pruebas, el muchacho mexicano asombra marcando el segundo mejor tiempo, a una décima de segundo del que le asegura la pole position a Wolfgang von Trips. En carrera rompe el motor, pero Ferrari está convencido de sus posibilidades y en 1962 le hace correr cinco grandes premios, en tres de los cuales suma puntos. Es segundo en Pau (carrera no titulada), cuarto en Bélgica, sexto en Alemania. En las carreras de duración, se retira en Sebring y Nürburgring, pero gana la Targa Florio con Mairesse y Gendebien y otra vez los 1000 Km de París, en pareja con el hermano.

Luego vuelve a casa, donde está por disputarse la primera edición del GP de México, todavía no válido para el Mundial. La Ferrari no participa y Ricardo está disgustado. Consigue un Lotus del Team Walker y se inscribe. En las pruebas, intentando superar el tiempo marcado por John Surtees con un auto similar al suyo, sale de pista y sufre graves lesiones, a las cuales no sobrevive.



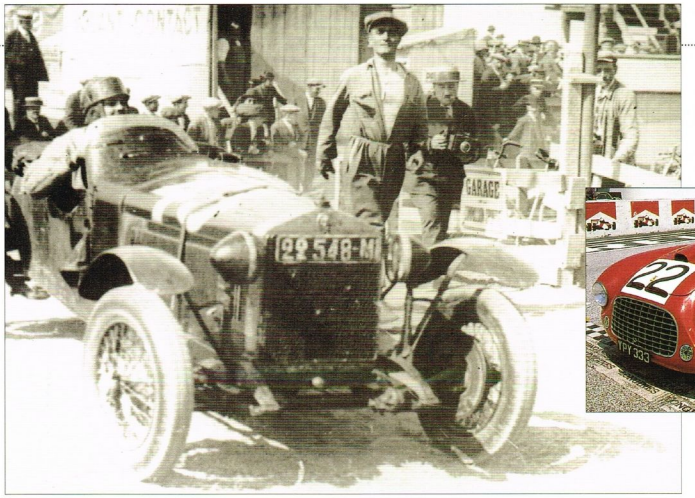
Un primer plano de Luigi Chinetti en avanzada edad. El piloto-empresario italo-americano había nacido en Milán en 1901.

Muchos conocen el nombre de Luigi Chinetti como el del hombre que lanzó a la Ferrari en América, tanto como importador y promotor de excepcional talento cuanto como fundador de la NART, North American Racing Team, una de las más famosas entre las Escuderías del Cavallino. No todos saben, en cambio, que también fue un piloto de notable valor.

Nacido en Milán el 17 de julio de 1901, luego de haber mostrado escasa aplicación en los estudios, decide hacer su experiencia "en la cancha" y logra ingresar en la Alfa Romeo, en la Sección Experiencias, como mecánico. Algunos años más tarde se encuentra en París, donde abre su taller especializado en la elaboración y en la asistencia de vehículos de alta performance. Cuando la Alfa, al comienzo de los años treinta, abre un pequeño taller de ensamblado en la región parisina, Chinetti constituye un seguro punto de referencia. Entre otras cosas, pone a Alfa Romeo en contacto con la famosa carrocera Figoni & Falaschi, que se vuelve proveedora, aunque sea ocasional, de la Casa de Milán: modificando una 8C 2300 (con parrilla aerodinámica, caños de escape externos y una cola vistosamente alargada) que en 1932 gana las 24 Horas de Le Mans.

ESTALLA LA GUERRA Y PERMANECE EN LOS ESTADOS UNIDOS

Quien se alterna al volante con Raymond Sommer es Luigi Chinetti: una revelación. Le Mans parece hecha para él: en 1933, en pareja con Varent, es segundo, detrás de Nuvolari (y después es primero en las 24 Horas de Spa, junto a Chiron),



Chinetti, con mameluco, detrás del auto en el Tourist Trophy de 1927. Abajo, una 166 MM: con un auto idéntico ganó las 24 Horas de Le Mans en 1949.

y en 1934, con Etancelin, es otra vez primero en Le Mans.

Entre tanto, el destino le prepara un brusco cambio. Chinetti se encarga de dirigir la escudería de Lauril Schell que participa con dos vehículos en las 500 Millas de Indianápolis de 1940. Sin embargo, pocos días después de la carrera, Italia entra en guerra y Chinetti (al igual que el piloto René Dreyfus) se queda en los Estados Unidos. Al término del conflicto vuelve a Italia y se encuentra, entre otros, con Enzo Ferrari, amigo desde los viejos tiempos en Alfa y ya constructor por su cuenta, y lo convence para que le confíe, una vez comenzada la producción, la importación de las Ferrari en los Estados Unidos.

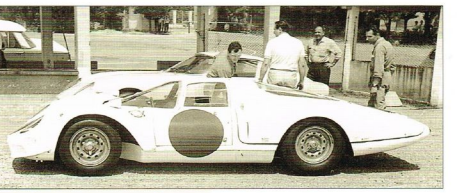
DESPUES DE ALFA ROMEO SOLO ESTA EN LA FERRARI

Pasan algunos años y en 1948 Chinetti está otra vez en pista: maneja una Ferrari 166 MM, en pareja con lord Selsdon, y gana las 12 Horas de París. El año siguiente, otra vez con lord Selsdon, gana por tercera vez en Le Mans, mientras que con Jean Lucas vuelve a ganar las 24 Horas de Spa. Las primeras Ferrari llegan al mercado norteamericano justamente en ese 1949.

Chinetti está encaminado hacia un éxito extraordinario (¡nadie vendió más Ferrari que él!), pero todavía en alguna ocasión corre y conquista otros trofeos prestigiosos. En 1950, con Jean Lucas, es otra vez primero en las 12 Horas de París y en 1951, con Piero Taruffi, se adjudica la Carrera Panamericana, que lo verá otra vez tercero en 1952 y cuarto en 1954.

Luego le deja el lugar a los jóvenes, que desde 1958 a 1982 encuentran en las Ferrari de la NART preciosas ocasiones para competir y afirmarse. Y, naturalmente, sigue vendiendo las Ferrari, manteniéndose activo y lúcido hasta la muerte, que lo alcanzó el 17 de agosto de 1994.

Como fundador y conductor de la NART, Chinetti tenía el privilegio de hacerse construir autos especiales como el de abajo: una P2/3 carrozada por Sports Car.

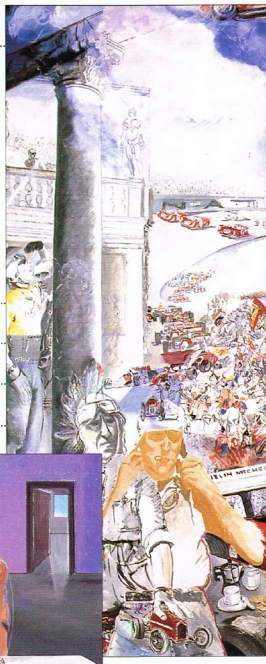


LA CARRERA DE LUIGI CHINETTI

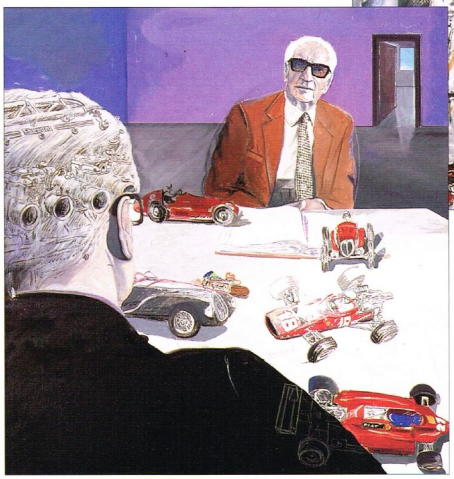
Luigi Chinetti (Milán, 17 de julio de 1901 - Nueva York, 17 de agosto de 1994) fue, en realidad, un piloto-caballero, que en unos veinte años logró conquistar ocho victorias de valor absoluto, ocho joyas que harían envidiable el récord de cualquier corredor profesional: tres 24 Horas de Le Mans (1932 y 1934 con Alfa Romeo, 1949 con Ferrari); dos 24 Horas de Spa-Francorchamps (1933 con Alfa Romeo, 1949 con Ferrari); dos 12 Horas de París (1948 y 1950, con Ferrari); una Carrera Panamericana (1951, con Ferrari). El triunfo más importante sigue siendo, tal vez, el de 1949 en Le Mans, desde el punto de vista técnico (primera victoria obtenida con un vehículo impulsado por un V12 de apenas dos litros de cilindrada) y desde el de la promoción internacional de la imagen del Cavallino Rampante. Un símbolo que Luigi Chinetti llevó siempre en el corazón.

Silvio Pasotti, el mito del Cavallino

Desde 1988, para el artista de Bérgamo el automovilismo significa Enzo Ferrari: al Drake de Maranello le dedica pinturas y esculturas. Sus cotizaciones van de tres mil a seis mil dólares.



El hilo conductor del recorrido artístico de Silvio Pasotti, pintor y algo más, y no sólo de la Ferrari, está marcado por el mito: desde los lavarropas, símbolo del consumismo y de la riqueza de los años sesenta, a los retratos, a la moda de los años setenta y ochenta para describir la Italia emergente con sus fenómenos más exteriores (como el "yuppismo"), hasta contar el mito del automóvil, que Pasotti encara a partir de 1988, después de la muerte de Enzo Ferrari.
Silvio Pasotti nació el 16 de diciembre de 1933 en Bérgamo, ciudad donde realizó también sus primeros estudios artísticos antes de mudarse a Francia y España, para enriquecer su preparación.



Dos de los cuadros más famosos de Pasotti dedicados a la Casa del Cavallino:* Ferrari mira a Ferrari, *a la izquierda, y* Los caballos locos, *arriba.

AL COMIENZO DE LOS AÑOS SESENTA TRIUMPH TR4 Y POP ART

Al comienzo de los años sesenta recibe el impacto con el pop art norteamericano, que lo lleva a trabajar también con paneles de aluminio: en este período Pasotti pinta sus primeros automóviles (entre ellos, un Triumph TR4, subrayando, quizás inconscientemente, la dualidad entre la producción inglesa y la italiana). Desde 1969 hasta 1975 vive en París, en el estudio que había sido del escultor del Setecientos Deruelle. Una vez vuelto a Milán, en 1976, comienza una serie de retratos de familias lombardas.

FERRARI SE VUELVE UNO DE SUS TEMAS PREFERIDOS

Pertenece a esta fase retratista la obra sobre papel *Fotógrafo, modelo y 275 GTB* de

COTIZACIONES

Las telas de Silvio Pasotti cuestan de 3000 dólares para arriba, con incrementos en función de las medidas de la obra. Naturalmente, es posible encargar un tema particular hablando directamente con el autor, que vive en Milán, via Celestino IV 11; teléfono 0039-02-8372212.

Una 250 MM realizada en 1989 sobre tela.

La escultura de una 250 TR: vale tres mil dólares.

LAS ESCULTURAS

Seis esculturas de tema automovilístico fueron realizadas en el bienio 1988-1989 por Silvio Pasotti: son de arcilla y barro cocido, pintadas a mano en el clásico rojo carrera y reproducen los modelos 250 Testarossa, 250 GTO, 275 GTB, 250 LM, Testarossa y F40. Con tiradas de 15 ejemplares, tienen líneas muy fieles y cuestan 3000 dólares cada una. El mismo precio tienen las cinco 250 GTO de aluminio y las otras tantas F40 de bronce realizadas por Pasotti en escala 1/10.

1979, para recordar los valores efímeros de ese período.
A la muerte de Enzo Ferrari, en 1988, Pasotti dedica esculturas y pinturas al mágico tema de los automóviles de Maranello: entre los primeros trabajos hay algunos retratos del Drake de Maranello con Ascari y Villeneuve (técnica mixta sobre tela) que lo preparan para encarar la obra de su vida, la que él define como "el gran cuadro", un óleo sobre tela de 5 metros por 3, donde están presentes todos los hombres, los autos y los pilotos más representativos de la Ferrari, retratados en espectaculares fases de carrera o simplemente inmóviles, sentados o parados, en el gran Teatro Olímpico Palladiano de Vicenza.
En la tela *La Ferrari*, de 1989, Silvio Pasotti juega también con las referencias: figuran el avión de Francesco Baracca, San Sebastián muriendo atravesado por las flechas, en recuerdo de su hermano muerto a los 16 años por los fascistas. También está Alain Prost con su McLaren, gran adversario de la Ferrari, retratado tres meses antes de su llegada a Maranello.

Silvio Pasotti se dedicó también a la escultura: ésta es una F40 de bronce.

DESPUES DE LOS CUADROS DE AUTOS LLEGAN "LOS CABALLOS LOCOS"

Pasotti dedica una serie de telas (en su mayoría de formado cuadrado) a los modelos más representativos nacidos en Maranello: la 250 LM, la 312 P, la 290 MM y la 330 P4, a veces propuestas desde dos diferentes perspectivas. Después, entre 1989 y 1992, realiza su segunda obra de gran tamaño dedicada a la Ferrari: *Los caballos locos*, óleo sobre tela de 305 x 375 centímetros, donde siguen las referencias al pasado, pero donde se mira también el presente. Figuran Senna con su McLaren, un Williams, Prost y Mansell con las rojas monoplazas del Mito. Esta pintura es muy detallada y demuestra un gran amor por el Mito del Cavallino Rampante.

Las económicas de Burago

Las reproducciones en escala de la empresa lombarda se distinguen por el precio decididamente reducido. Muchas versiones son de autos del Cavallino. Precios desde 1,50 hasta 85 dólares, según las dimensiones y detalles.

Una Ferrari a poco más de 1 dólar? Parecería imposible, pero es realmente así. Este es, en efecto, el precio de las Ferrari propuestas en escala 1/43 por Burago, empresa lombarda especializada desde hace tiempo en las reproducciones de dimensiones medianas y grandes (1/24 y 1/18), y que propone desde 1984 también una serie de modelos en la escala más tradicional.

No se trata de piezas de colección en el sentido cabal de la palabra, sino de modelos bastante simples, con interiores "minimalistas", ruedas iguales para todas las versiones y pocos detalles. Pero las líneas de las carrocerías son muy fieles y respetuosas de las medidas y de las proporciones, al punto que algunos productores de accesorios para modelismo realizaron algunos "transkits" aptos para mejorar las Ferrari de serie de Burago o transformarlas en versiones de competición.

Una 250 GTO 1962 en escala 1/18 firmada Burago.

DE LA PEQUEÑA ESCALA 1/43 A LA MAS GRANDE 1/24

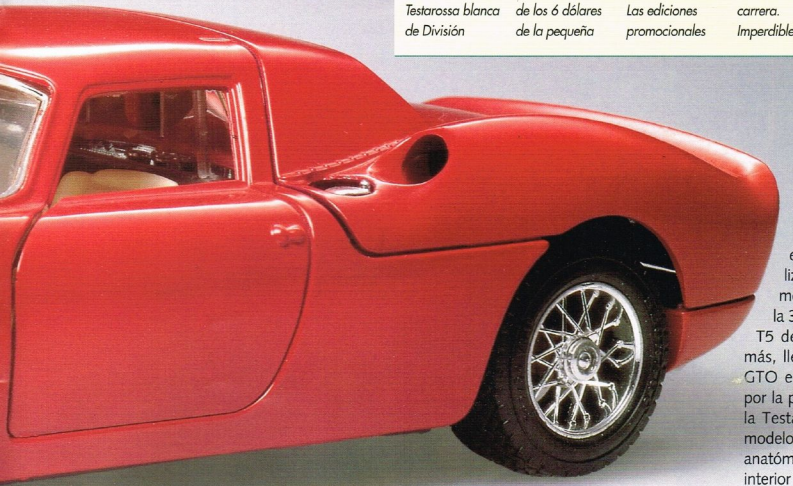
En escala 1/43 encontramos a la 308 GTB Quattrovalvole, la BB 512, la Testarossa, la F40, la 348 TB, la 456 GT y la 288 GTO, un modelo casi inédito entre los constructores en gran escala. El modelo de la F40 fue realizado tan bien que empresas como Giocher lo utilizaron como base para las versiones competición del Campeonato italiano GT Supercar. La gama en escala 1/24 (con la que Burago comenzó su actividad, suprimiendo la marca Martoys en 1976) responde mejor a las exigencias del coleccionista, atento a la calidad de las terminaciones y a los detalles de carrocería, mecánica e interiores: se trata sólo de conformarse con las llantas no siempre fieles al diseño original (pero desde la Testarossa 1984 en adelante, las cosas mejoraron mucho en este sentido).

DE LA BB 512 A LA F50, TODOS "CAPOLAVORO" FERRARI

Además, hay disponibles colores distintos del habitual, des-

PARA COLECCIONAR

Además de la ya citada serie Italia 90, que incluye la Ferrari Testarossa en escala 1/43, 1/24 y 1/18 y la 308 GTB en escala 1/24, hay que destacar la Testarossa blanca de División Miami, junto a las primeras Ferrari de Fórmula 1 en escala 1/14 y 1/24 (fueron realizadas la 126 CK de 1981 y la 126 C4). Las cotizaciones van de los 6 dólares de la pequeña Testarossa a los 85 dólares de las Fórmula 1 más grandes, pasando por los 30 de la serie Italia 90 en 1/24 y 1/18 y de la Testarossa División Miami. Las ediciones promocionales tienen precios muy variables en función de la tirada y de la carrocería adoptada: más apreciadas son las ediciones limitadas de carrera. Imperdible para el ferrarista pura sangre es la serie Ferrari en escala 1/18 vendida por Ferrari Idea y caracterizada por la base tapizada de cuero por Schedoni. El precio es de 80 dólares.



En escala 1/24, una 259 LM producida por Burago.

contado el rojo carrera, para darle variedad cromática a la colección. La gama incluye la BB 512 (realizada en 1977, ahora casi imposible de encontrar en su confección original), la 308 GTB, la Testarossa, la 288 GTO, la F40, la 456 GT y la F50 en lo que respecta a los autos modernos, y la 250 GTO, la 250 LM, la 250 Testarossa y la 275 GTB para la panorámica relativa a los autos históricos. Fantasiosas, pero difíciles de encontrar actualmente, son la 308 GTB y la Testarossa de Italia 90, caracterizadas por el logo del mundial de fútbol disputado en Italia, presente en varias partes de la carrocería.

En escala 1/18, la primera Ferrari en ser reproducida por Burago fue la 250 Testa Rossa de 1957. Esto ocurrió en 1980, después de que la empresa ya hubiera realizado en escala 1/14 dos monoplazas de Fórmula 1: la 312 T2 de 1976 y la 312 T5 de 1980. En 1980, además, llegó el turno de la 250 GTO en escala 1/18, seguida por la primera Ferrari moderna, la Testarossa, en 1986. Es un modelo muy lindo, con asientos anatómicos y calcomanías en el interior para reproducir los instrumentos y los comandos. Faltaban totalmente los espejos retrovisores externos, que algunos artesanos se apuraron en preparar como accesorios adicionales.

LOS MODELOS DE SERIE

Los modelos de serie cuestan 1,50 dólares (escala 1/43), 5 dólares (F1 641/2), 5,50 dólares (308 GTB y 512 BB en escala 1/24), 6,50 dólares (275 GTB4, 288 GTO, Testarossa y F40 en escala 1/24), 7 dólares (250 LM, 250 GTO, 250 Testarossa, F40 y 456 GT 1/24), 17 dólares (1/18 armados y en kit), 20 dólares (F50 1/18), 23 dólares (1/18 de Luxe) y 35 dólares (1/18 Executive).

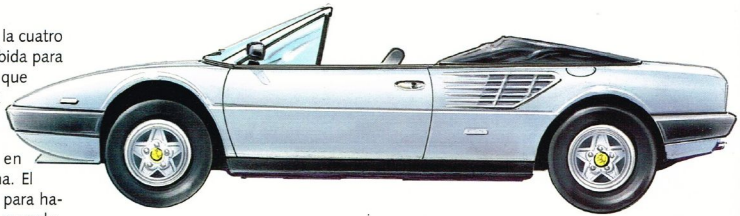
La BB 512 en escala 1/24 de Burago.

LAS VERSIONES DERIVADAS DE LOS MODELOS DE COMPETICION

Pero su costo, equivalente al del propio modelo, y la necesidad de pintarlos de la misma tonalidad de color de la carrocería, decretaron el fracaso de la operación. Luego siguieron la 288 GTO (esta vez con los retrovisores de serie), la F40, la 348 TB (ampliamente aprovechadas para realizar las versiones de competición), la 456 GT, hasta llegar a nuestros días con la F50 (abierta y cerrada, de varios colores).

1983 MONDIAL CABRIOLET: SPIDER A LA AMERICANA

Es la versión descapotable de la cuatro asientos de Maranello, concebida para el mercado estadounidense, que absorbió casi el 80% de la producción. Con la capota baja muestra una notable elegancia, que se traduce en agresividad cerrando la misma. El peso, aumentado en 50 kilos para hacer más robusta la carrocería, no redujo la brillante performance ofrecida por el 3 litros 32 válvulas. Su carrera seguirá con motores de 3,2 y 3,4 litros.



Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 81 x 71 mm, 2926,9 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,2:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic
Potencia:	240 CV a 7000 rpm
Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1490 kilos
Velocidad máxima:	230 Km/h

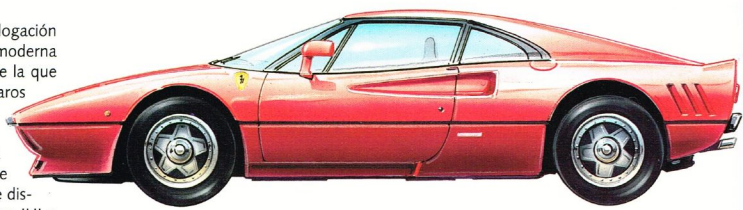
1984 F1 126 C4: LA TROMPA DE "FLECHA"

El motivo de la trompa de flecha, inaugurado con la C3, fue incrementado en su heredera, que se presenta al comienzo de la temporada en el límite de peso (540 kilos) gracias a una serie de modificaciones en el chasis, motor y caja. Los radiadores fueron retrasados y luego ubicados longitudinalmente, mientras que los laterales fueron alargados y la cola ahusada con un carenado casi completo de la parte inferior. Con la 126 C4, Alboreto se impuso en el GP de Bélgica.

Motor: 6 cilindros en V a 120°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisa de cilindros de aluminio, compresión 6,7:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta, 2 turbos KKK
Potencia:	660 CV a 11.000 rpm (800 CV en las pruebas)
Chasis:	autoportante de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, pinzas Brembo
Peso:	540 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1984 288 GTO: DOS TURBOCOMPRESORES

Nacida para obtener la homologación en el Grupo B, el diseño de la moderna GTO deriva de la 308 GTB, de la que se diferencia por los cuatro faros suplementarios, por las abundantes parrillas y por el spoiler trasero. El carter de la caja está a la vista y el motor de 2855 centímetros cúbicos, que dispone de dos turbocompresores IHI e Intercooler Behr, brinda 400 CV. Alcanza los 306 Km/h y acelera de 0 a 100 Km/h en 4,9 segundos. Producción total: 262 unidades.



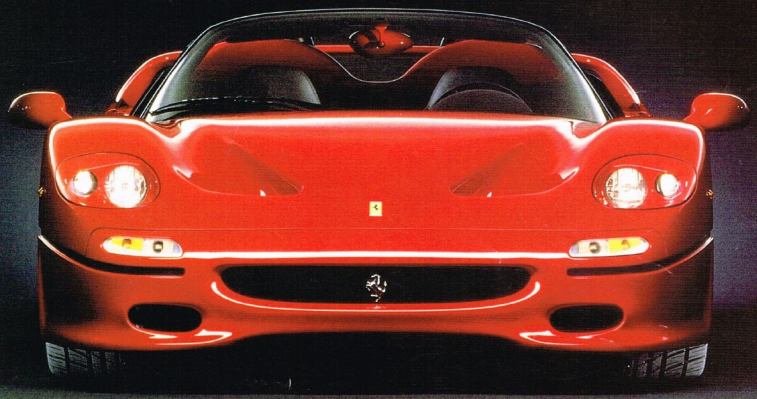
Motor: 8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 80 x 71 mm, 2855,08 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 7,6:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica, 2 turbos IHI
Potencia:	400 CV a 7000 rpm
Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1160 kilos
Velocidad máxima:	306 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jody Scheckter con la Ferrari 312 T4 en 1979.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

500 Testa Rossa,
historia de un mito

250 GT Convertible,
un sueño descapotable

Fábrica,
la Sección Terminaciones

Automibilia,
el llavero del Cavallino